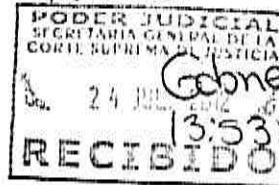


MDN-023-2012

REFERENCIA: DENUNCIA POR PRESUNTOS DELITOS DE PREVARICATO, INCUMPLIMIENTO DE DEBERES Y FAVORECIMIENTO PERSONAL, HACIENDO USO DE LA ACCIÓN POPULAR, CONTRA VARIOS FUNCIONARIOS DEL PODER EJECUTIVO Y OTROS, POR RENOVACION DE CONTRATO DE REVISION TECNICA VEHICULAR A LA EMPRESA RITEVE S&C.

Doctor
Luis Paulino Mora Mora
Corte Suprema de Justicia
S. D.



Quienes suscribimos el presente memorial, le aclaramos al señor Presidente de la Corte Suprema de Justicia, que en relación con el caso que nos ocupa, hemos recurrido a dos instancias que permite nuestro Código Procesal Penal, y estas son las siguientes:

1-) **LA ACCION POPULAR** cuando acusamos ante Corte Plena a la señora Presidenta de la República, Licda. Laura Chinchilla, al señor Ing. Luis Llach Cordero, Ministro de Obras Públicas y Transportes, y al Licenciado Rodrigo Rivera, Vice Ministro de Obras Públicas y Transportes.

2-) Hemos hecho la **DENUNCIA** propia ante el **MINISTERIO PUBLICO** cuando acusamos a los señores directivos del Consejo de Seguridad Vial (COSEVI) y al resto de funcionarios, y ex funcionarios con responsabilidad en estos hechos.

RELACIÓN DE HECHOS:

1.- En distintos medios de comunicación colectiva escrita, radial y televisiva, informaron a la opinión pública costarricense, la noticia dada en conferencia de prensa el día viernes 15 de junio de 2012, por el Viceministro de Transporte Terrestre y Seguridad Vial, Rodrigo Rivera Fournier, donde anunció con bombos y platillos, la decisión consensuada con la señora Presidenta de la República, que el MOPT DECIDIO ACOGERSE A LA CLÁUSULA CONTRACTUAL VIGENTE QUE PERMITE LA PRÓRROGA EN IGUALES CONDICIONES DE EXCLUSIVIDAD, DEL CONTRATO DE CONCESIÓN SUSCRITO CON LA EMPRESA RITEVE SYC. En entrevista publicada en el diario La Nación el día 16 de junio de 2012, el Viceministro Rivera manifestó

ante la pregunta "Ya le comunicó oficialmente esta decisión a la presidenta Chinchilla. ¿Qué dijo ella? Respuesta: "Nosotros estábamos en este proceso de valoración que pidió la señora presidenta, y la señora presidenta está enterada de esto." ¿Ya le habló de esta decisión? "Participó en tomar la decisión. Y la decisión se tomó con la presencia y aquiescencia de ella, en persona. Ella formó parte del proceso final de valoración de las opciones."

2.-Meses antes el señor Francisco Jiménez Reyes, fungiendo como Ministro de Obras Públicas y Transportes, había anunciado a través de la prensa nacional, la decisión del Gobierno de no renovar el contrato concesión con RITEVE y que la decisión era abrir el monopolio de este servicio, para que otras empresas pudieran brindar el servicio de revisión técnica vehicular. Tales manifestaciones no eran otra cosa que una cortina de humo del entonces cuestionado Ex Ministro Jiménez, para no publicar el cartel de licitación que ordena imperativamente el artículo 19 y 20 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, Ley 7331 y sus Reformas, en particular la Reforma de Ley N° 8696 del 22 de diciembre de 2008.

3.-En efecto, de conformidad con los artículos 19 y 20 de la Ley de Tránsito mencionada, los jefes del MOPT estaban obligados por imperio de la Ley, sacar a concurso público la prestación del servicio público de revisión técnica vehicular y por imperativo de ley no podía operar la cláusula contractual de la renovación automática. Esto queda absolutamente claro al tenor de las disposiciones de los artículos 19 y 20 de la Ley de Tránsito que a continuación transcribimos:

ARTÍCULO 19.- Solo se autorizará la circulación de los vehículos que reúnan las condiciones mecánicas, las de seguridad y las de emisiones contaminantes, así como los demás requisitos que determine esta Ley y su Reglamento. El MOPT comprobará estos requisitos, mediante la revisión técnica de vehículos, que estará bajo la supervisión del Cosevi. La comprobación se realizará, de conformidad con los incisos a), b) y c) del presente artículo.

Se entenderá por revisión técnica de vehículos, la verificación mecánica del estado del vehículo y de sus emisiones contaminantes, según la presente Ley. Ambas verificaciones se efectuarán a la vez y por lo menos con la siguiente periodicidad:

a) Cada seis (6) meses para los vehículos automotores dedicados al servicio público de transporte remunerado de personas; para los vehículos de carga pesada, con un peso máximo autorizado (PMA) de diez toneladas o más, así como para los vehículos remolques y semirremolques que transporten materiales peligrosos o explosivos. Ningún vehículo automotor dedicado al transporte público de personas; remolque y semirremolque así como los vehículos remolques y semirremolques que transporten materiales peligrosos o explosivos podrán circular, si no aprueban la revisión técnica, hasta que cumplan dicho requisito.

b) Una vez al año, para los demás vehículos automotores, cuyo año de fabricación sea superior a cinco (5) años, excepto los mencionados en el inciso a) de este artículo.

c) Una vez cada dos (2) años para los vehículos automotores cuyo año de fabricación sea igual o inferior a cinco (5) años, salvo los mencionados en el inciso a) de este artículo.

Sin perjuicio de lo anterior, en cualquier momento y vía pública del territorio nacional, las autoridades podrán verificar el cumplimiento de las disposiciones de los artículos 32, 34, 35, 36, 37 y 38 de la presente Ley.

Para este efecto, las revisiones se realizarán en los centros de servicio de revisión técnica integral de vehículos de las empresas que el MOPT adjudique por medio del Cosavi, mediante concurso público, de conformidad con la Ley de contratación administrativa. Se promoverá el mayor número posible de prestadores del servicio a los propietarios de vehículos obligados a la revisión técnica, sin detrimento del cumplimiento, por parte de los adjudicados, de las normas de calidad técnica y de servicio.

Las tarifas por cobrar por el servicio de inspección vehicular integral, serán establecidas por la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Arosep), de acuerdo con los parámetros legalmente establecidos. En la estructura tarifaria deberá incorporarse un canon para la fiscalización del servicio y para crear un fondo de investigación y de apoyo a los colegios técnicos profesionales que imparten mecánica ligada al campo automotriz y a la investigación universitaria, en los campos de mecánica automotriz, contaminación ambiental y seguridad vial.

En coordinación con el Ministerio de Educación Pública (MEP), el MOPT deberá promover y apoyar la incorporación de los colegios técnicos

profesionales al programa de revisión de vehículos referidos en este artículo.

(Así reformado por el inciso f) del artículo 1° de la ley N° 8696 de 17 de diciembre de 2008).

(Nota de Sinalovi: De acuerdo con el transitorio X de la ley N° 8696 del 17 de diciembre de 2008, "...El Cosevi asumirá la supervisión de la revisión técnica vehicular en un período máximo de doce (12) meses, contado a partir de la entrada en vigencia de esta Ley. Podrá realizar convenios con el Consejo de Transporte Público, a fin de atender la supervisión del proceso de revisión técnica para la revisión de la flotilla del transporte público.")

Ficha del artículo

ARTÍCULO 20.- El MOPT dictará el Reglamento que contenga los requisitos y las condiciones mecánicas de la revisión técnica vehicular, previo dictamen técnico del Cosevi. El Reglamento contendrá la descripción de los elementos de seguridad, las emisiones contaminantes y los demás aspectos técnicos en materia de seguridad vial, para autorizar la circulación de vehículos automotores. La revisión del Reglamento deberá realizarse periódicamente y al menos cada dos años.

Le corresponderá, además, al Cosevi lo siguiente:

1) Promover las contrataciones públicas para seleccionar los centros que podrán efectuar la revisión técnica vehicular.

2) Dichos centros deberán cumplir los siguientes requisitos:

a) Contar con un equipo de inspección vehicular idóneo para efectuar pruebas requeridas.

b) Contar con personal técnicamente calificado para efectuar las pruebas y operar el equipo correspondiente.

c) Contar con las instalaciones físicas adecuadas para alojar los equipos y mantenerlos en condición las de operar.

- Ofrecerles seguridad a los usuarios y a su personal.

- Recibir vehículos y someterlos a prueba.

- Contar con seguros y pólizas de riesgo por daños personales o materiales, durante la prestación del servicio y para las instalaciones.

- Presentar los protocolos de mantenimiento de instalación y equipo, además de los protocolos de calibración del equipo, la contratación de personal técnico, de entrenamiento y formación continua y de auditorías internas y externas de calidad.

d) Contar con un sistema de gestión de calidad, que garantice el cumplimiento de estándares adecuados en la prestación del servicio y la competencia técnica de la empresa contratada para tal efecto, mediante la acreditación establecida en la Ley N.º 8279, del Sistema Nacional para la Calidad.

3) Todo centro dedicado a prestar el servicio de revisión técnica vehicular, deberá demostrar su independencia y ausencia de conflictos de interés en relación con actividades tales como importación, distribución, comercialización o reparación de vehículos, así como de importación, distribución o comercialización de repuestos. También deberán ser independientes de cualquier actividad relacionada con el transporte público, el transporte de carga o similares.

4) Se entenderá que existe conflicto de interés, cuando los titulares del servicio o sus socios tengan participación, directa o indirecta, (como socios, directivos, gerentes o administradores) en cualquiera de las actividades antes citadas.

5) En la actividad de inspección vehicular no se permitirá la manipulación ni el desprendimiento de ninguna pieza o componente de los vehículos; tampoco ningún tipo de reparación, con el fin de asegurar la total independencia y objetividad del servicio.

6) Las tarifas que se cobren por este servicio serán uniformes para todos los operadores, y serán analizadas y aprobadas por la Aresep.

7) De acuerdo con el principio de solidaridad, el Cosevi deberá establecer una sectorización del país, para determinar cuáles zonas o regiones resultan rentables y cuáles no, con el fin de que cualquier prestatario del servicio tenga que establecer centros de revisión, tanto en unas como en otras, y se garantice que el servicio será accesible para todas las regiones del país. Mediante el Reglamento de esta Ley, el MOPT establecerá la forma en que se garantizará el principio de solidaridad antes descrito.

El incumplimiento de estos requisitos descalificará la oferta presentada, o bien, una vez adjudicada la contratación pública, constituirá causal de incumplimiento y razón suficiente para rescindir la concesión o contrato.

(Así reformado por el inciso f) del artículo 1° de la ley N° 8696 de 17 de diciembre de 2008)

Como podrá constatar el señor Fiscal General de la República, las normas transcritas establecen un claro espíritu del legislador en promover la competencia en materia de revisión técnica vehicular, lo cual compagina también con las normas de la Ley de Promoción de la Competencia y Defensa del Consumidor, Ley 7472, al establecerse la obligación de romper el monopolio en la prestación del servicio público de revisión técnica vehicular, cuando se constata y rovalida al tenor de lo dispuesto en el citado artículo 19 y 20 de la Ley 8696, la obligación del MOPT de que:

... las revisiones se realizarán en los centros de servicio de revisión técnica integral de vehículos de las empresas que el MOPT adjudique por medio del Cosevi, mediante concurso público, de conformidad con la Ley de contratación administrativa. Se promoverá el mayor número

posible de prestadores del servicio a los propietarios de vehículos obligados a la revisión técnica, sin detrimento del cumplimiento, por parte de los adjudicados, de las normas de calidad técnica y de servicio...”

“...Le corresponderá, además, al Cosevi lo siguiente:

1) Promover las contrataciones públicas para seleccionar los centros que podrán efectuar la revisión técnica vehicular;

2) Dichos centros deberán cumplir los siguientes requisitos: (...)”

Puede observar con meridiana claridad el señor Fiscal General de la República, que el marco de legalidad articulado señala un ineludible deber-obligación imperativa para los jefes del MOPT, de sacar a concurso público la prestación del servicio público de revisión técnica vehicular y de las Actas de discusión de la Ley 8696 se colige indubitablemente la voluntad expresa del legislador de pluralizar las empresas prestatarias de este servicio público y romper así el monopolio en manos de RITEVE, las normas citadas confirman, remarcan y aseguran la voluntad soberana del legislador de promover la competencia en materia de revisión técnica vehicular, por lo que no pueden los jefes del MOPT obviar, omitir e ignorar el carácter plural del mandato legal imperativo y obligatorio de abrir la competencia en la materia, de manera que estaríamos en presencia de un incumplimiento de deberes en la función pública, una falta al deber de probidad y fraude ley establecidos en la Ley contra la Corrupción y el Enriquecimiento Ilícito.

Frente a esas normas imperativas y de aplicación obligatoria, los jefes del MOPT se escudan en su decisión en la mejor conveniencia para el Estado en acogerse a la cláusula de renovación automática establecida en el contrato firmado con RITEVE, la cual no tiene carácter derogatorio frente a las reformadas disposiciones de los artículos 19 y 20 reformados por la Ley 8696. Lo cierto del caso es que el contrato entre el MOPT y RITEVE se firmó estando vigentes las normas contempladas en la Ley de Tránsito, Ley 7331 del año 1993, normas que fueron reformadas por ley posterior (Ley 8696), por lo tanto, implícitamente el contenido del contrato firmado con la empresa RITEVE también se vio afectado, modificado y abrogado en lo conducente por la reforma de ley, motivo por el cual no cabe la interpretación y aplicación de la cláusula

contractual que invocan los Jorarcas del MOPT, para renovar automáticamente ese contrato para la prestación de la revisión técnica vehicular.

4.-Ni la Presidenta de la República, ni los Jorarcas del MOPT, tienen facultades y potestades para renovar automáticamente el contrato a RITEVE, ya que se los impide el artículo 19 y 20 la Ley de Tránsito, y el artículo 10 de la Ley de Promoción de la Competencia y Defensa Efectiva del Consumidor, Ley 7472, que en lo conducente dice:

"Se prohíben y deben sancionarse de conformidad con los artículos 24, 25 y 26 de esta Ley, los monopolios públicos o privados y las prácticas monopolísticas que impidan o limiten la competencia, el acceso de competidores al mercado o promuevan su salida de él, con las salvaduras indicadas en el artículo 9 de esta Ley"

En relación con el tema de si el servicio de la revisión técnica vehicular, que ha venido prestando en forma exclusiva la empresa RITEVE en los últimos diez años presenta visos que se explota dentro de un marco monopolístico, la Contraloría General de la República en primera instancia sostuvo la tesis que el citado servicio público no se prestaba bajo la figura del monopolio, en virtud de que fue adjudicado por medio de un concurso público internacional y que el servicio como tal, no salía del control y vigilancia del Estado. No obstante lo anterior, la Contraloría mediante oficio 10763 de 9 de setiembre de 2004, varió su criterio y estableció con contundencia meridiana que efectivamente estamos en presencia de un monopolio, lo cual es otra razón de peso para determinar que ni la Presidenta de la República, ni los Jorarcas del MOPT, están facultados para renovar automáticamente el contrato a RITEVE y mantener la exclusividad del servicio con exclusión de otros operadores. Para que el señor Fiscal General tenga mayor corteza de nuestras afirmaciones, transcribimos el criterio de la Contraloría General de la República:

"...Consecuentemente, esta Contraloría General sostiene que se ha venido ejerciendo por parte de Riteve S&C un monopolio de carácter particular, en ejercicio de prácticas monopolísticas

promovidas por el Estado, contrarias a la ley y a la Constitución Política. Se ha otorgado a un solo agente económico el ejercicio de la revisión técnica de toda la flota vehicular del país de manera integral, o sea la verificación mecánica del estado del vehículo y de sus emisiones contaminantes. Incluso, aún cuando, Ritve S&C no está en posibilidades de elegir el precio del servicio de revisión, si está en posibilidad de decidir si el vehículo debe pasar una reinspección, la cual también deberá pagar el usuario. Tenemos aquí una actividad que se ejerce con prácticas monopolísticas, en donde el mercado es cautivo."

Ante la contundencia de ese criterio Contralor, más adelante la Contraloría justifica y dimensiona el cambio de criterio en los siguientes términos:

"...En suma al señalamiento recién apuntado, debe perfilarse que, el cambio de criterio dispuesto en esta oportunidad en relación a la existencia o inexistencia del monopolio, no debe entenderse como una contradicción institucional per se, dado que debe dimensionarse y así habrá de entenderse para efectos de cualquier acción ulterior, que el criterio entonces ensayado a raíz del refrendo contralor, donde se sostenía la tesis de que no se estaba en presencia de un monopolio, se basó en un cuadro fáctico que a la fecha ha variado sensiblemente y es precisamente a raíz de ello, que ahora resulta procedente el cambio de criterio que a esta altura y en los términos descritos se dimensiona."

No cabe duda entonces, que el nuevo contrato renovado con el aval de la señora Presidenta de la República, no podrá ser refrendado ante el cambio de criterio de la Contraloría General de la República, de manera que queda absolutamente claro y diáfano, que lo que procedía era sacar a concurso la nueva revisión técnica al término del contrato de Ritve, bajo el esquema plural de contratación de operadores autorizados para realizar la revisión técnica vehicular.

Otro de los motivos por el cual la Presidenta de la República y los Jerarcas del MOPT, no pueden renovar automáticamente el contrato con exclusividad de la demanda a favor de la empresa Ritve, con exclusión de otros operadores del servicio, lo constituye lo señalado en el artículo 20 incisos 3) y 4) que dicen:

"3) Todo centro dedicado a prestar el servicio de revisión técnica vehicular, deberá demostrar su independencia y ausencia de conflictos de interés en relación con actividades tales como importación, distribución, comercialización o reparación de vehículos, así como de importación, distribución o comercialización

de repuestos. También deberán ser independientes de cualquier actividad relacionada con el transporte público, el transporte de carga o similares."

"4) Se entenderá que existe conflicto de interés, cuando los titulares del servicio o sus socios tengan participación, directa o indirecta, (como socios, directivos, gerentes o administradores) en cualquiera de las actividades antes citadas."

Esto por cuanto es público y notorio que en la empresa costarricense socia de la empresa española, TRANSAL S.A., uno de sus socios y sus hermanos de apellidos Herrera Alvarado, participan activamente también como socios en empresas de transporte remunerado de personas modalidad autobús, entre otras en la empresa TUASA y Transportes el Erizo S.A. que brinda servicio entre Alajuela y San José, Importal S.A., Transal S.A. que opera la ruta Barrio Mexico y LUMACA S.A. que brinda servicios entre Cartago y San José, lo que constituye un impedimento legal pues estamos en presencia de un conflicto de interés de acuerdo con las normas transcritas, lo cual también tiene repercusión en la normativa de la Ley contra la Corrupción y el Enriquecimiento Ilícito.

5.-Teniendo como base las anteriores argumentaciones, se clarifica aún más las conductas y la participación en grado que tienen los funcionarios denunciados e implicados en este asunto. Es claro que la señora Presidenta de la República en ejercicio, en época de campaña política y al asumir las riendas del Gobierno, manifestó que estaba a favor del rompimiento del monopolio en la prestación del servicio público de la revisión técnica vehicular, e inclusive, adquirió compromisos en ese sentido en un pacto de gobernabilidad con un partido de oposición, pues al asumir la presidencia de la República, ya estaba rigiendo la Reforma a la Ley de Tránsito operada mediante la Ley 8696 que entró en vigencia desde el 22 de diciembre del 2008, de manera que no tiene excusa para evadir su responsabilidad, máxime que en manifestaciones públicas de los últimos días ha justificado y avalado la renovación automática del contrato a favor de Riteve.

En esta cadena de errores, omisiones y favorecimientos en favor de la empresa Riteve, el entonces Ministro, Francisco Jiménez salió a los medios de comunicación colectiva a manifestar la voluntad de la Presidenta y del Gobierno de romper con el monopolio de la revisión técnica en manos de Riteve. Para ello primero comunicó hará un año una nota a la empresa Riteve en donde plasmaba la voluntad de la Administración de no renovar el contrato a Riteve. Luego empieza la novela de las posibles demandas arbitrales de la empresa española socia de Riteve, Supervisión y Control contra el Gobierno de Costa Rica, ante el Centro Internacional de Arreglo de Diferencias relativas a Inversiones (CIADI), con sede en Washington, Estados Unidos de Norteamérica, la cual según informes de prensa la demanda es por la suma de \$ 350.000.000 (trescientos cincuenta millones de dólares), por cuanto según ellos el Gobierno no le ha aprobado tarifas a Riteve durante los diez años de vigencia del contrato. Aquí las dudas se acrecientan, pues si durante diez años no se le han aprobado tarifas, cómo se explica el hecho que según un estudio realizado por el Universidad de Costa Rica, en los primeros cinco años la empresa retornó el 100% de la inversión inicial y repartió dividendos a los socios españoles y costarricenses, nos preguntamos si no estaremos en presencia de un enriquecimiento sin causa de parte de los socios de Riteve.

Siguiendo con el iter de la presente denuncia, debemos advertir al señor Fiscal General, que el señor Francisco Jiménez Reyes asumió el cargo de Ministro de Obras Públicas y Transportes, desde meses antes del mes de mayo del año 2010, de manera que al ser despedido por la Presidenta y dejar el cargo en el mes de mayo de 2012, tenía la obligación por imperativo legal del artículo 19 de la Ley 8696, de ordenar al Consejo de Seguridad Vial (COSEVI) la elaboración y posterior publicación del cartel de licitación pública para contratar nuevos operadores que brindaran el servicio de revisión técnica y no lo hizo, con lo cual no solo incumplió con sus deberes constitucionales y legales como Ministro, sino que con su conducta omisa favoreció los intereses de la empresa Riteve para que se les renovara automáticamente el contrato suscrito hace diez años, faltando al deber de probidad e incurriendo en fraude de ley.

Al haber sido removido de su cargo el señor Francisco Jiménez por la Presidenta de la República, dada su responsabilidad en los hechos de corrupción descubiertos en la Ruta 1856, el señor Rodrigo Rivera Fournier, en su condición de Viceministro de Transporte Terrestre y Seguridad Vial, y Presidente del Consejo de Seguridad Vial, asume las negociaciones ante el vencimiento del contrato de revisión técnica con la empresa Riteve. Al igual que ex ministro Jiménez, Rivera mantuvo y mantiene hasta el presente una conducta totalmente omisa frente a la obligación legal de promover el cartel de licitación pública para contratar varias empresas que brinden el servicio de revisión técnica vehicular una vez vencido el contrato con Riteve. En su lugar su protagonismo lo lleva a hacer manifestaciones públicas que la voluntad de la Administración era contratar varias empresas para que brindaran el servicio público. No obstante el día 15 de junio de 2012 convoca a una conferencia de prensa para anunciar que la voluntad del Gobierno con el aval de la Presidenta de la República, que por razones de conveniencia se le renovará automáticamente el contrato a Riteve, con lo cual se repite la conducta del incumplimiento de deberes y favorecimiento a favor de la empresa Riteve, faltando al deber de probidad o incurriendo en fraude de ley; conductas que son extensivas a todos los miembros de la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial y la Directora Ejecutiva al haber omitido la aplicación de la Ley de Tránsito en sus artículos 19 y 20 que les ordena la elaboración, publicación y adjudicación de nuevos operadores del servicio de revisión técnica y no lo hicieron.

Aparte del incumplimiento de deberes y el favorecimiento personal que se visualiza como normativa infringida del Código Penal, también es necesario considerar la aplicación de las normas de la Ley contra la Corrupción y el Enriquecimiento Ilícito en la función pública:

LEY CONTRA LA CORRUPCIÓN Y ENRIQUECIMIENTO ILÍCITO:

Artículo 3º—Deber de probidad. El funcionario público estará obligado a orientar su gestión a la satisfacción del interés público.

Este deber se manifestará, fundamentalmente, al identificar y atender las necesidades colectivas prioritarias, de manera planificada, regular, eficiente, continua y en condiciones de igualdad para los habitantes de la República; asimismo, al demostrar rectitud y buena fe en el ejercicio de las potestades que le confiere la ley; asegurarse de que las decisiones que adopte en cumplimiento de sus atribuciones se ajustan a la imparcialidad y a los objetivos propios de la institución en la que se desempeña y, finalmente, al administrar los recursos públicos con apego a los principios de legalidad, eficacia, economía y eficiencia, rindiendo cuentas satisfactoriamente.

Artículo 4°.—Violación al deber de probidad. Sin perjuicio de las responsabilidades civiles y penales que procedan, la infracción del deber de probidad, debidamente comprobada y previa defensa, constituirá justa causa para la separación del cargo público sin responsabilidad patronal.

Artículo 5°—Fraude de ley. La función administrativa ejercida por el Estado y los demás entes públicos, así como la conducta de sujetos de derecho privado en las relaciones con estos que se realicen al amparo del texto de una norma jurídica y persigan un resultado que no se conforme a la satisfacción de los fines públicos y el ordenamiento jurídico, se considerarán ejecutadas en fraude de ley y no impedirán la debida aplicación de la norma jurídica que se haya tratado de eludir.

Artículo 6°—Nulidad de los actos o contratos derivados del fraude de ley. El fraude de ley acarreará la nulidad del acto administrativo o del contrato derivado de él y la indemnización por los daños y perjuicios causados a la Administración Pública o a terceros. En vía administrativa, la nulidad podrá ser declarada por la respectiva entidad pública o por la Contraloría General de la República, si la normativa que se haya tratado de eludir pertenece al ordenamiento que regula y protege la Hacienda Pública.

Artículo 58.—Fraude de ley en la función administrativa. Será penado con prisión de uno a cinco años, el funcionario público que ejerza una función administrativa en fraude de ley, de conformidad con la definición del Artículo 5 de la presente Ley. Igual pena se aplicará al particular que, a sabiendas de la inconformidad del resultado con el ordenamiento jurídico, se vea favorecido o preste su concurso para este delito.

CODIGO PENAL:

Favorecimiento personal.

ARTÍCULO 322.- Será reprimido con prisión de seis meses a dos años el que, sin Promesa anterior al delito, ayudare a alguien a eludir las investigaciones de la autoridad o a substraerse a la acción de ésta u omitiere denunciar el hecho estando obligado a hacerlo.

(Así modificada la numeración de este artículo por el numeral 185, inciso a), de la ley No.7732 de 17 de diciembre de 1997, que lo traspasó del 320 al 322)

Incumplimiento de deberes

ARTÍCULO 332

Será reprimido con pena de inhabilitación de uno a cuatro años, el Funcionario publico que ilegalmente omita, rehúse hacer o retarde algún acto propio de su función. Igual pena se impondrá al funcionario publico que ilícitamente no se abstenga, se inhíba o se excuse de realizar un tramite, asunto o procedimiento, cuanto esta obligado a hacerlo.

(Así reformado por Ley N° 8056 del 21 de diciembre del 2000). (Así modificada la numeración de este artículo por el numeral 185, inciso a), de la ley No.7732 de 17 de diciembre de 1997, que lo traspasó del 330 al 332)

Provaricato.

ARTÍCULO 350.- Se impondrá prisión de dos a seis años al funcionario judicial o administrativo que dictare resoluciones contrarias a la ley o las fundare en hechos falsos.

Si se tratare de una sentencia condenatoria en causa criminal, la pena será de tres a quince años de prisión.

Lo dispuesto en el párrafo primero de este artículo será aplicable en su caso, a los árbitros y arbitradores.

(Así modificada la numeración de este artículo por el numeral 185, inciso a), de la ley No.7732 de 17 de diciembre de 1997, que lo traspasó del 348 al 350).

Para complementar las acciones necesarias en aras de un mayor acervo probatorio, la Fiscalía debería proceder al secuestro del expediente donde se asientan las negociaciones entre los funcionarios públicos y la empresa Ritove, tanto en el Despacho del Ministro como en el Despacho del Viceministro

Rodrigo Rivera Fournier, Actas de la Junta Directiva del COSEVI, archivos de la
Directora Ejecutiva del COSEVI, ETC.

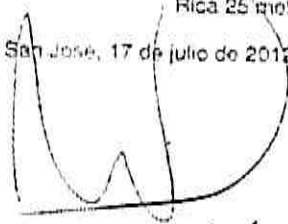
Dejamos así expuestas las anteriores manifestaciones ante el Fiscal General de
la Republica, para que se proceda como en derecho corresponda.

Adjuntamos los documentos aquí relacionados.


Notificaciones: correo electrónico: movidigna@gmail.com

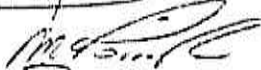
Dirección: MOVIMIENTO DIGNIDAD NACIONAL San José,
Edificio Amalia, tercer piso, Oficina-4B, entre Avenida Central y
Primera, Calle 7. De la Sucursal Morazán del Banco de Costa
Rica 25 metros oeste. Teléfono 2256-3296.

San José, 17 de julio de 2012.



José Miguel Corrales Bolaños céd. 3135095

Wilfredo Guido Lopez céd. 60981102. 

Manuel Pizarro Pizarro céd. 1-710-414 

Alonso Navarro Luján 102950384 

Gerardo Quirós Jiménez 1-366-061 